

Persepsi Risiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan di Kampus Universitas Indonesia, Depok

Ing Kurnia Salihat*, L. Meily Kurniawidjaja**

Abstrak

Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah kesehatan masyarakat di seluruh dunia termasuk Indonesia. Di lingkungan Universitas Indonesia, setiap tahun terjadi peningkatan kejadian kecelakaan. Penelitian ini bertujuan melihat hubungan antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan pada mahasiswa Universitas Indonesia. Penelitian ini menggunakan pendekatan semi kuantitatif dan desain penelitian potong lintang. Partisipan adalah 98 mahasiswa Universitas Indonesia di Kampus Depok, berusia 18 - 25 tahun yang mengendarai kendaraan sendiri. Faktor internal yang membentuk persepsi risiko keselamatan berkendara secara bermakna adalah pengalaman (nilai $p = 0,000$) dan kepercayaan (nilai $p = 0,008$), sedangkan faktor eksternal yang signifikan adalah pengaruh teman (nilai $p = 0,000$). Responden yang mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara yang buruk berisiko tidak menggunakan sabuk keselamatan 72 kali lebih besar [OR 72,46 (15,26; 344,02)] daripada responden yang mempunyai persepsi risiko terhadap keselamatan berkendara yang baik. Perlu dilakukan upaya meningkatkan persepsi risiko antara lain melakukan *hazard communication* dengan menggunakan pengalaman teman sebagai salah satu sumber informasi bagi individu, disebarluaskan melalui *website*, pemutaran film kejadian kecelakaan, dan membuat papan informasi yang diletakkan pada gerbang utama, meliputi informasi secara berkala dan berkelanjutan tentang kejadian kematian, cedera, dan luka-luka akibat kecelakaan lalu lintas.

Kata kunci: Persepsi risiko keselamatan, perilaku, sabuk keselamatan

Abstract

Deaths and injuries caused by traffic accidents has become a public health problem not only in Indonesia but throughout the world. Based on the data of UP-TK3LH University of Indonesia, there is increasing incident and accident in campus within the university each year. The aim of this study is to see the relationship between perception of risk driving safety with safety belts usage behavior among the University of Indonesia students, using semi-quantitative approach and cross-sectional research design. Participants were 98 students of University of Indonesia Depok aged 18 to 25 years who drive their own vehicles. With 5% α , 80% power of the test and SPSS 10.00 software, obtained significant internal factors shape the perception of safety risks are the driving experience (p value = 0.000) and confidence (p value = 0.008), whereas a significant external factor is the influence of friends (p value = 0.000). Respondents who have bad perceptions of the driving safety risk have a chance of 72 times [OR 72.46 (15.26; 344.02)] for not using safety belts compared to respondents who have a good perception of driving safety risk. Efforts are required to increase the risk perception include hazard communication by using the experience of a friend as one source of information for individuals, spread through websites, film screenings of an accident scene, and create information boards placed at the main gate, from the death scene information, injury, and injuries due to traffic accidents. The most important things is regular socialization.

Key words: Safety risk perception, behaviour, safety belt

*Departemen Quality Control PT Berlina Tbk, Jl. Raya M.Toha Km.5 Kampung Pengasinan. Priuk Tangerang 15131

**Departemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Gd. C Lt. 1 FKM UI, Kampus Baru UI Depok 16424 (e-mail: meily@ui.ac.id)

Kematian dan cedera akibat kecelakaan lalu lintas telah menjadi masalah kesehatan masyarakat yang penting di seluruh dunia termasuk Indonesia. Sejak kendaraan bermotor ditemukan lebih dari seabad yang lalu, diperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat kecelakaan lalu lintas.¹ Kajian terbaru menunjukkan sekitar satu juta orang meninggal setiap tahun akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia. WHO memperkirakan 1.170.694 kasus meninggal akibat kecelakaan lalu lintas, sekitar 1.029.037 (87,9%) kematian terjadi di negara berpenghasilan rendah sampai menengah dan 141.656 (12,1%) di negara berpenghasilan tinggi. Di Indonesia, sepanjang tahun 2006, terjadi 15.762 kasus kematian atau rata-rata 1.300 kematian setiap bulan, 45 kematian setiap hari atau dua kematian setiap jam akibat kecelakaan lalu lintas.²

Angka kematian yang tinggi dikalangan pengendara kendaraan bermotor tersebut antara lain dipengaruhi oleh persepsi terhadap risiko kecelakaan yang rendah pada saat berkendara. Pengendara muda seperti mahasiswa, lebih sering menempatkan diri pada situasi berbahaya seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, menerobos lampu merah dan tidak menggunakan sabuk keselamatan. Persepsi merupakan kunci berfikir, mempengaruhi perilaku dan merupakan langkah awal seseorang bertindak.³ Berdasarkan Teori *Health Belief Model*, perilaku peningkatan kesehatan dipengaruhi oleh persepsi risiko individu terhadap suatu penyakit. Sama seperti masalah kesehatan, perilaku penggunaan sabuk keselamatan dapat dijelaskan dengan Teori *Health Belief Model*. Penggunaan sabuk keselamatan sebagai tindakan pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat dipengaruhi oleh persepsi ancaman kecelakaan lalu lintas yang akan terjadi, serta persepsi keuntungan dan kerugian penggunaan sabuk keselamatan. Sesuai dengan Teori Kurt Lewis bahwa dalam mempengaruhi perilaku, persepsi individu terhadap suatu kondisi lebih besar daripada keadaan yang sebenarnya.⁴

Dengan luas mencapai tiga hektar, kampus Baru Universitas Indonesia, di Depok mempunyai jalur kendaraan pribadi yang digunakan oleh civitas akademika dalam beraktivitas. Berdasarkan data di bagian (UP-TK3LH) Universitas Indonesia, diketahui terjadi peningkatan kecelakaan setiap tahun. Dari pra survei yang dilakukan pada hari Jumat tanggal 27 Maret 2009 pukul 8.00, 12.00 dan pukul 16.00 WIB, diketahui bahwa sekitar 30% pengendara di lingkungan Universitas Indonesia tidak menggunakan sabuk keselamatan. Hal tersebut diduga akibat anggapan risiko yang mereka hadapi tergolong sangat rendah. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi mahasiswa Universitas Indonesia terhadap risiko berkendara dan hubungannya dengan penggunaan sabuk keselamatan selama berkendara.

Metode

Penelitian yang bersifat semi kuantitatif dengan desain penelitian *cross sectional* ini dilakukan di Kampus Baru Universitas Indonesia Depok selama dua bulan, pada periode April sampai dengan Mei 2009. Populasi penelitian adalah semua mahasiswa Universitas Indonesia Kampus Depok yang menggunakan kendaraan pribadi roda empat. Sampel adalah mahasiswa Universitas Indonesia Kampus Depok berusia 18 - 25 tahun yang mengendarai kendaraan sendiri. Besar sampel dihitung berdasarkan rumus besar sampel untuk uji hipotesis beda 2 proporsi dengan derajat kemaknaan 5% kekuatan uji 80% pada 2 sisi,⁵ yang menghasilkan besar sampel 93 orang. Jumlah kuesioner ditambahkan 10% dari jumlah sampel yang dibutuhkan, sehingga penulis menyebarkan 105 kuesioner. Untuk menghindari ketidak lengkapan pengisian data, dan kekurangan kuesioner yang kembali. Sampel ditarik secara acak sederhana, yang setiap anggota mempunyai kesempatan yang sama untuk terpilih sebagai sampel.

Hasil

Distribusi

Distribusi 98 responden berdasarkan faktor internal, yaitu meliputi umur termuda adalah 18 tahun dan tertua adalah 24 tahun. Responden yang berusia ≤ 20 tahun (49; 49%) berusia >20 tahun (50; 51%). Lebih banyak responden adalah laki-laki (62; 63,3%), sedangkan perempuan (36; 36,7%). Responden yang mempunyai pengalaman sedikit (51; 52%). Sedikit lebih banyak responden mempunyai kepercayaan yang tinggi (54; 55,1%) dibandingkan yang rendah. Berdasarkan faktor eksternal, meliputi pengaruh teman, hukum dan peraturan, serta media masa. Responden mendapat pengaruh banyak dari teman (49; 50%). Mayoritas responden (72; 73,5%) menilai hukum dan peraturan baik dan sisanya menilai hukum dan peraturan yang buruk (26; 26,5%). Mayoritas responden menyatakan mendapatkan banyak informasi dari media massa (82; 83,7%). Berdasarkan persepsi risiko, responden dengan persepsi risiko buruk adalah (49; 50%). Berdasarkan penggunaan sabuk keselamatan, lebih banyak responden menggunakan sabuk keselamatan secara baik (59; 60,2%) dibandingkan dengan yang buruk (Lihat Tabel 1).

Determinan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara

Jenis kelamin laki-laki yang berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (34; 54,8%) dan yang berjenis kelamin perempuan yang berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (15; 41,7%). Tidak ada hubungan bermakna ($p = 0,312$) antara jenis kelamin dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Lebih banyak pengendara laki-laki yang mengendarai kendaraan sendiri daripada pengendara perempuan. Diduga perempuan memiliki persepsi risiko berkendara yang lebih buruk daripada la-

Tabel 1. Distribusi Frekuensi Responden

Variabel	Kategori	n	%
Faktor Internal			
Umur	> 20 tahun	50	51
	≤ 20 tahun	48	49
Jenis Kelamin	Perempuan	36	36,7
	Laki-laki	62	63,3
Pengalaman	Banyak	47	48
	Sedikit	51	52
Kepercayaan	Tinggi	54	55,1
	Rendah	44	44,9
Faktor Eksternal			
Teman	Banyak	49	50
	Sedikit	49	50
Hukum dan Peraturan	Baik	72	73,5
	Buruk	26	26,5
Media Massa	Banyak	82	83,7
	Sedikit	16	16,3
Persepsi Risiko Kelematan Berkendara	Buruk	49	50
	Baik	49	50
Penggunaan Sabuk Keselamatan	Buruk	39	39,8
	Baik	59	60,2

ki-laki. Weymen,¹⁰ menyatakan bahwa semakin sering seseorang mengendarai kendaraannya, maka semakin banyak pengalaman pribadi mengenai risiko yang dihadapi, pengetahuan mengenai risiko tersebut, dan persepsi mengenai kemampuan mengendalikan risiko, sehingga semakin baik persepsi mereka terhadap keselamatan berkendara.

Responden yang mengalami kejadian kecelakaan sedikit dan mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara baik (7; 13,7%) responden, sedangkan responden yang banyak pengalaman kecelakaan dan berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (42; 89,4%). Ada hubungan yang sangat bermakna (p value = 0,000) antara pengalaman kejadian kecelakaan dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Responden dengan kepercayaan rendah yang berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (29; 65,9%), dan responden dengan kepercayaan tinggi dan berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (20; 37,0%). Didapatkan hubungan yang sangat bermakna (p value = 0,008) antara kepercayaan dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Kepercayaan responden terhadap keamanan kendaraan melindungi mereka dari risiko keselamatan berkendara mempengaruhi persepsi risiko keselamatan berkendara responden. Responden yang sedikit dipengaruhi teman dan berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (7; 14,3%), yang banyak dipengaruhi oleh teman dan berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (42; 85,7%) responden. Ada hubungan yang sangat bermakna (p value = 0,000) antara teman dengan persepsi risiko keselamatan berkendara.

Responden yang menilai buruk hukum dan peraturan dan berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (10; 38,5%), dan yang menilai baik hukum dan peraturan ber-

persepsi risiko keselamatan berkendara baik (39; 54,2%) responden. Didapatkan tidak ada hubungan yang bermakna (p value = 0,253) antara hukum dan peraturan yang berlaku dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Hal tersebut diduga berhubungan erat dengan ketidakpercayaan responden terhadap *law enforcement* serta konsistensi pelaksanaan hukum dan peraturan yang ditetapkan pemerintahan. Hukum dan peraturan yang dilaksanakan dengan baik akan membentuk persepsi positif, tetapi pelaksanaan hukum dan peraturan yang tidak baik dan pihak yang berwenang tidak bertindak tegas terhadap pelanggaran maka akan terbentuk persepsi yang negatif.

Responden yang mendapatkan sedikit informasi dari media massa dan berpersepsi risiko keselamatan yang baik (6; 37,5%), sedangkan responden yang banyak mendapat informasi dari media massa dan berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik (43; 52,4%). Didapatkan bahwa tidak ada hubungan bermakna (p value = 0,412) antara media massa dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Hal tersebut diduga berhubungan dengan rentang waktu yang lama antara informasi yang diterima responden dengan penyebaran kuesioner. Di samping itu, bias persepsi risiko dapat berhubungan dengan informasi dari media massa tidak dialami secara langsung oleh individu (Lihat Tabel 2).

Responden yang berpersepsi risiko keselamatan berkendara buruk yang penggunaan sabuk keselamatan baik (12; 24,5%) dan responden yang berpersepsi risiko keselamatan berkendara baik dan penggunaan sabuk keselamatan baik (47; 95,9%). Ada hubungan yang bermakna (0,000) antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan penggunaan sabuk keselamatan dengan nilai *odd ratio* sebesar 72,46 (15,26; 344,02), berarti responden yang berpersepsi risiko keselamatan berkendara yang buruk mempunyai peluang 72,46 kali untuk tidak menggunakan sabuk keselamatan dibandingkan responden yang berpersepsi risiko keselamatan berkendara yang baik. Dengan demikian, persepsi risiko keselamatan berkendara responden mempengaruhi penggunaan sabuk keselamatan responden.

Hubungan yang bermakna tersebut dapat digunakan untuk merangsang individu melakukan tindakan pencegahan melalui promosi keselamatan, khususnya dalam peningkatan penggunaan sabuk keselamatan oleh pihak Departemen Perhubungan, Polisi, dan pihak UPT K3LH (Unit Pelaksana Teknis Keselamatan dan Kesehatan Kerja dan Lingkungan Hidup) Universitas Indonesia Depok. Berdasarkan teori *Health Belief Model*, individu mengambil keputusan melakukan tindakan pencegahan, penggunaan sabuk keselamatan juga dipengaruhi oleh variabel pemicu, seperti label peringatan. Oleh sebab itu, peningkatan sabuk keselamatan dapat dilakukan dengan *safety campaign* berupa rambu-rambu penggunaan sabuk keselamatan yang diletakkan pada gerbang pengambilan

Tabel 2. Distribusi Persepsi dengan Faktor-faktor yang Berpengaruh

Faktor	Katagori	Persepsi				Total	P value
		Buruk		Baik			
		N	%	N	%		
Faktor Internal							
Jenis Kelamin	Perempuan	21	58,3	15	41,7	36	0,312
	Laki-laki	28	45,2	34	54,8	62	
Pengalaman	Banyak	5	10,6	42	89,4	47	0,000
	Sedikit	44	86,3	7	13,7	51	
Kepercayaan	Tinggi	34	63	20	37	54	0,008
	Rendah	15	34,1	29	65,9	44	
Faktor Eksternal							
Teman	Banyak	7	14,3	42	85,7	49	0,000
	Sedikit	42	85,7	7	14,3	49	
Hukum dan Peraturan	Baik	33	45,8	39	54,2	72	0,253
	Buruk	16	61,5	10	38,5	26	
Media Massa	Banyak	39	47,6	43	52,4	82	0,412
	Sedikit	10	62,5	6	37,5	16	

Tabel 3. Perilaku Penggunaan Sabuk dan Persepsi Risiko Keselamatan Berkendara

Persepsi Risiko	Penggunaan Sabuk				Total	P value	OR (95% CI)
	Buruk		Baik				
	n	%	n	%			
Buruk	37	75,5	12	24,5	49	0,000	72,46
Baik	2	4,1	47	95,9	49		15,26 – 344,02

tiket masuk dan gerbang pengembalian tiket, berupa foto kejadian kecelakaan lalu lintas di kampus UI, dengan kata-kata “pastikan sabuk keselamatan anda telah terpasang dengan tepat”. Hal tersebut bertujuan mengingatkan pengendara untuk selalu menggunakan sabuk keselamatannya baik ketika hendak memasuki lingkungan Universitas Indonesia maupun ketika hendak keluar dari lingkungan kampus Universitas Indonesia.

Penggunaan sabuk keselamatan dipengaruhi secara signifikan oleh persepsi individu terhadap risiko yang dihadapi ketika berkendara. Persepsi risiko tersebut dipengaruhi oleh pengalaman, kepercayaan, dan teman. Pembentukan pengalaman individu dipengaruhi secara positif oleh temannya yang berarti bahwa informasi dari teman dapat digunakan untuk meningkatkan pengalaman kecelakaan lalu lintas. Semakin banyak teman yang berpengaruh seperti pemberian informasi semakin banyak pengalaman kejadian kecelakaan lalu lintas individu. Kepercayaan juga berhubungan positif dengan pengalaman dan teman, berarti pengalaman langsung kemampuan kendaraan dan pengaruh teman berupa informasi yang diperoleh tentang kemampuan kendaraan melindungi pengguna dari kejadian kecelakaan, individu akan semakin percaya terhadap kendaraannya. Kepercayaan terhadap

kendaraan, hukum dan peraturan yang berlaku berperan penting dalam menciptakan *safety driving* yang sesungguhnya dan melindungi *nonoccupant* dari kejadian kecelakaan yang ditimbulkan oleh pengendara seperti menetapkan tegas batas kecepatan. Berdasarkan teori *Compensating-Behavior*, diketahui bahwa kecenderungan individu berkendara dengan ceroboh ketika mereka percaya dengan kemampuan kendaraan. Jika hal tersebut tidak dikendalikan, kematian penumpang kendaraan mungkin dapat diturunkan karena kecanggihan kendaraan, tetapi terjadi peningkatan kematian pada *nonoccupant* seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, dan motor.

Pembahasan

Teori *Health Belief Model* tidak hanya digunakan dalam memprediksi perilaku pencegahan di dunia medis, tapi juga dalam lingkup kesehatan yang lebih luas, termasuk memprediksi perilaku keselamatan. Perilaku penggunaan sabuk keselamatan dapat dijelaskan dengan menggunakan teori *Health Belief Model* yang memandang penggunaan sabuk keselamatan sebagai tindakan pencegahan kecelakaan lalu lintas dipengaruhi oleh persepsi terhadap risiko keselamatan lalu lintas. Hal ini sesuai dengan Teori Kurt Lewis, yang mempengaruhi pembentukan Teori *Health*

Belief Model, yang menyatakan bahwa dalam mempengaruhi perilaku, persepsi individu terhadap suatu kondisi lebih besar daripada keadaan yang sebenarnya.⁴

Persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara diperoleh dari komposit berbagai variabel dalam teori *Health Belief Model*. Individu bersedia melakukan tindakan pencegahan, seperti menggunakan sabuk keselamatan untuk mereduksi risiko yang diterima akibat kecelakaan lalu lintas, jika merasa mendapatkan dampak yang serius dari kejadian kecelakaan (*perceived severity*), merasa dirinya rentan atau besar kemungkinan mendapat kecelakaan (*perceived susceptibility*). Di samping itu kemudahan dan hambatan serta manfaat yang diperoleh apabila melakukan tindakan pencegahan (*perceived benefit*) menjadi alasan individu untuk memutuskan tindakan pencegahan.

Pengalaman yang mempengaruhi kecermatan persepsi tidak selalu didapat dari proses belajar secara formal, tetapi dapat juga diperoleh melalui rangkaian kejadian yang pernah dialami. Dalam mempersepsikan suatu risiko yang berbahaya, salah satu yang berpengaruh adalah pengalaman terhadap risiko tersebut. Pengalaman langsung dengan risiko dapat mendorong seseorang untuk percaya bahwa kemungkinan kejadian risiko berulang lebih besar daripada yang sesungguhnya.⁶ Pengalaman seseorang akan menentukan anggapan tentang pentingnya suatu risiko. Pengalaman lebih berpengaruh daripada sesuatu yang didapat dari informasi atau data statistik yang menyatakan sangat berbahaya. Selain pengalaman pribadi terhadap risiko suatu bahaya, pengalaman orang lain juga berpengaruh besar dalam membentuk persepsi individu.

Bukti menyebutkan bahwa pengaruh terhadap individu yang paling besar dan kuat mempengaruhi individu menciptakan persepsi adalah teman-teman yang berhubungan dengan suatu perilaku. Penelitian Harris dalam Jaccard,⁶ menganalisis pengaruh orang tua dan teman terhadap perilaku remaja menyimpulkan bahwa sekitar 50% ragam kepribadian remaja merupakan bawaan genetik, dan 50% yang utama merupakan pengaruh teman sebaya. Penelitian lain yang membandingkan pengaruh teman yang bervariasi menyimpulkan bahwa teman akrab merupakan yang paling potensial mempengaruhi kepribadian daripada teman secara umum. Geller menyebutkan bahwa terkadang pendapat teman kerja turut mempengaruhi persepsi seseorang terhadap sesuatu.⁷

Jika individu merasa aman dengan kendaraan yang dimilikinya maka kemungkinan dia akan berpersepsi risiko keselamatan berkendara yang buruk. Sebaiknya pihak pengembang otomotif juga mengingatkan calon pengendara bahwa semua kelengkapan keamanan yang ada pada kendaraan tidak berfungsi maksimal jika pengendara tidak berkendara dengan baik dan mematuhi peraturan lalu lintas. Selain itu, berdasarkan penelitian Garbacz di-

apatkan bahwa peningkatan pelaksanaan hukum dan peraturan, seperti penetapan dengan tegas batas kecepatan kendaraan, secara signifikan dan positif mampu mencegah peningkatan kejadian kematian di jalan raya pada *nonoccupant* yang disebabkan oleh cara berkendara yang tidak aman akibat kepercayaan berlebih terhadap keamanan dan kemampuan kendaraan dalam melindungi ketika kecelakaan terjadi.⁸ Pada akhirnya, *safety driving* yang dapat tercipta, bukan hanya membuat penumpang kendaraan aman, tetapi juga orang-orang di luar kendaraan yang berada di jalan (*nonoccupant*).

Hasil penelitian ini berbeda dengan temuan Glendon,⁹ bahwa ada perbedaan persepsi risiko kecelakaan antara laki-laki dan perempuan. Hubungan antara jenis kelamin dengan persepsi risiko keselamatan berkendara yang tidak bermakna pada telitian ini, dapat terjadi karena pengaruh teman mengasumsikan risiko yang dihadapi bersifat seimbang, mengingat jender bukan merupakan isu penting di UI. Selain itu, frekuensi mengendarai kendaraan dapat mempengaruhi persepsi responden terhadap risiko keselamatan berkendara. Weymen,¹⁰ menyatakan bahwa orang yang tidak familiar terhadap suatu bahaya cenderung untuk menganggap remeh risiko yang dia hadapi.

Kepercayaan merupakan strategi konseptual yang digunakan oleh individu untuk mengurangi kompleksitas suatu bahaya terutama ketika mereka tidak memiliki pengetahuan yang cukup tentang bahaya yang akan dihadapi. Apabila seorang pengendara percaya bahwa kendaraan yang digunakan layak jalan dan aman, maka risiko yang dipersepsinya kecil. Risiko akan dipersepsi besar jika pengendara tersebut tidak yakin atau tidak percaya bahwa kendaraan yang digunakan akan membawanya ke tempat tujuan dengan aman.⁷ Kepercayaan seseorang terhadap kendaraannya bisa berpengaruh buruk terhadap *nonoccupant* seperti pejalan kaki, pengendara sepeda, dan pengendara motor. Pengaruh buruk tersebut dapat dijelaskan melalui teori *Compensating-Behavior* yang memprediksi hubungan positif antara kepercayaan pada kemampuan kendaraan melindungi penumpangnya dengan kejadian kematian pada *nonoccupant* di jalan raya. Dijelaskan bahwa ketika pengendara merasa aman dan percaya dengan kemampuan kendaraan melindungi mereka dari kejadian kecelakaan, maka pengendara cenderung berkendara secara tidak hati-hati, sehingga akhirnya menyebabkan kejadian kecelakaan lalu lintas yang lebih banyak.¹¹

Pelaksanaan peraturan berlalu lintas dan sanksinya sebaiknya dilaksanakan secara konsisten di kampus UI. Ada hubungan positif antara hukum dan persepsi dapat digunakan untuk meningkatkan persepsi risiko keselamatan berkendara individu. Antara lain dengan meningkatkan dan menegakkan pelaksanaan hukum dan peraturan lalu lintas, memberi sanksi yang tegas terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas dan rambu-rambu.¹²

Berdasarkan teori peluru disebutkan bahwa setiap

anggota massa memberikan respon yang sama pada stimuli yang datang dari media massa. Karena teori ini mengasumsikan massa yang tidak berdaya ditembak oleh stimuli media massa. Teori ini disebut juga “teori peluru” (*bullet theory*) atau model jarum hipodermis, yang menganalogikan pesan komunikasi seperti menyebut obat yang disuntikan dengan jarum ke bawah kulit pasien. Namun, teori peluru mendapat sanggahan antara lain dari Carl I. Hovland yang melakukan beberapa penelitian eksperimental untuk menguji efek film terhadap tentara. Ia dan kawan-kawannya menemukan bahwa film hanya efektif dalam menyampaikan informasi, tetapi tidak dalam mengubah sikap. Joseph Klapper dalam Afdjani,¹³ menyimpulkan bahwa ada banyak faktor yang mempengaruhi penerimaan informasi oleh individu antara lain persepsi selektif, terpaan selektif dan ingatan selektif serta proses kelompok, norma kelompok dan opini dari teman.

Hubungan pengalaman dan persepsi risiko keselamatan berkendara dapat digunakan untuk mempengaruhi orang lain mengubah persepsi mereka menjadi lebih baik terutama yang berhubungan dengan persepsi risiko keselamatan berkendara. Hal tersebut dilakukan antara lain dengan menceritakan kembali pengalaman seseorang selama berkendara di jalan raya. Karena di lingkungan kerja, pekerja menunjukkan perhatian yang besar dan cenderung lebih perhatian terhadap bahaya ketika cedera dan *nearmisses* yang terjadi diceritakan oleh teman sekerjanya yang lebih berpengalaman dari mereka.⁷ Contohnya: “kata pak polisi, alhamdulillah paman Judin selamat, mungkin akan meninggal dalam kecelakaan jika dia tidak menggunakan sabuk keselamatannya”.

Hubungan bermakna antara teman dengan persepsi risiko keselamatan berkendara, dapat dimanfaatkan untuk membentuk persepsi risiko yang baik. Misalnya, melakukan komunikasi hazard dengan pengalaman teman sebagai salah satu sumber informasi untuk menambah pengalaman mereka. Cerita komunikasi bahaya tersebut dapat disebarluaskan melalui *website* Universitas Indonesia atau fakultas agar mudah diakses oleh mahasiswa.

Kesimpulan

Sekitar 50% responden mempunyai persepsi risiko keselamatan berkendara yang baik. Perbedaan persepsi risiko keselamatan berkendara dipengaruhi secara signifikan oleh pengalaman dan kepercayaan pada kendaraan sebagai faktor internal dan pengaruh teman sebagai faktor eksternal. Responden yang mempunyai kebiasaan penggunaan sabuk keselamatan yang baik cukup tinggi (60,2%). Ada hubungan yang signifikan antara persepsi risiko keselamatan berkendara dengan perilaku penggunaan sabuk keselamatan [OR 72,46 (15,26; 344,02)]. Responden dengan persepsi keselamatan berkendara

yang buruk berisiko tidak menggunakan sabuk keselamatan 72,46 kali lebih besar daripada responden yang dengan persepsi keselamatan berkendara yang baik.

Saran

Sanksi tegas terhadap mereka yang melanggar aturan dan tidak mematuhi rambu-rambu lalu lintas. Komunikasi hazard menggunakan pengalaman teman yang disebarluaskan melalui *website* Universitas atau fakultas agar mudah diakses. Komunikasi bahaya dapat dilakukan melalui pemutaran film kecelakaan pembuatan papan informasi yang berisi informasi kejadian kematian, cedera, dan luka-luka akibat kecelakaan lalu lintas secara berkelanjutan. Melakukan *safety campaign* penggunaan sabuk keselamatan kecepatan maksimum di separator jalan Universitas Indonesia. Mengingatkan pengemudi tentang kelengkapan keamanan yang akan berfungsi maksimal jika berkendara dengan baik dan mematuhi peraturan lalu lintas.

Daftar Pustaka

1. Garcia-Ferrer, Aranzazu De Juan A, Poncela P. The relationship between road traffic accidents and real economic activity in Spain: Common cycles and health issues. *Health Economic*. 2007;16: 602-26.
2. Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Satuan Kerja Peningkatan Keselamatan Transportasi Darat. Penyusunan rencana umum keselamatan transportasi darat. Jakarta: Departemen Perhubungan Darat; 2006.
3. Botterill L, Mazur N. Risk and risk perception: a literature review. RIRDC Publication; 2004.
4. Pender NJ. Health promotion in nursing practice. 4th ed. New Jersey, USA: Prentice Hall; 2002.
5. Ariawan I. Besar dan metode sampel pada penelitian kesehatan. Depok: Jurusan Biostat dan Kependudukan FKM UI; 1998.
6. Jaccard J, Dodge T, Blanton H. Peer influences on risk behavior: an analysis of the effects of a close friend. *Developmental Psychology American Psychological Association*. 2005; 1 (41): 135-14.
7. Geller ES. The psychology of safety handbook. USA: Lewis Publishers; 2001.
8. Ropek D, Slovic P. Risk in perspective. *Harvard Center for Risk Analysis*. 2003;11(2).
9. Glendon AI, Dorn L, Davies R, Matthews G, Taylor RG. Age and gender differences in perceived accident likelihood and driver competences. *Journal of Risk Analysis*. 1996; 16 (6).
10. Williamson J, Weyman A. Review of the perception of risk, and stakeholder engagement. USA: Health & Safety Laboratory; 2005.
11. Cohen A, Einav L. The effect of mandatory seat belt law on driving behavior and traffic fatalities. *The MIT Press*; 2003.
12. Cohen A, Liran E. The effect of mandatory seat belt law on driving behavior and traffic fatalities. USA: The MIT Press; 2003.
13. Afdjani H. Efek psikologi pemberitaan media massa terhadap khalayak ditinjau dari teori peluru, agenda setting dan uses gratification [tesis]. Jakarta: Universitas Budi Luhur; 2007.